LES DÉBUTS
DE
LA COMPAGNIE ROYALE DE SUÈDE
EN EXTRÊME ORIENT
AU XVIIIe SIÈCLE,

PAR

M. HENRI CORDIER.

Extrait du *Recueil de textes et de traductions*
publié par les professeurs de l'École des langues orientales vivantes.



PARIS.
IMPRIMERIE NATIONALE.

ERNEST LEROUX, ÉDITEUR, RUE BONAPARTE, 28.

M DCCC LXXXIX.

LES DÉBUTS

DE

LA COMPAGNIE ROYALE DE SUÈDE

EN EXTRÊME ORIENT

AU XVIIIE SIÈCLE,

PAR

M. HENRI CORDIER.

Extrait du *Recueil de textes et de traductions*
publié par les professeurs de l'École des langues orientales vivantes.



PARIS.
IMPRIMERIE NATIONALE.

ERNEST LEROUX, ÉDITEUR, RUE BONAPARTE, 28.

M DCCC LXXXIX.

LES DÉBUTS

DE

LA COMPAGNIE ROYALE DE SUÈDE

DANS L'EXTRÊME ORIENT,

AU XVIIIe SIÈCLE.

LES DÉBUTS

DE

LA COMPAGNIE ROYALE DE SUÈDE

EN EXTRÊME ORIENT

AU XVIIIE SIÈCLE,

PAR

M. HENRI CORDIER.

Extrait du *Recueil de textes et de traductions*
publié par les Professeurs de l'École des langues orientales vivantes.



PARIS.

IMPRIMERIE NATIONALE.

ERNEST LEROUX, ÉDITEUR, RUE BONAPARTE, 28.

M DCCC LXXXIX.

LES DÉBUTS

DE

LA COMPAGNIE ROYALE DE SUÈDE

DANS L'EXTRÊME ORIENT,

AU XVIIIE SIÈCLE.

La prise de Malacca par le grand Albuquerque (24 juillet 1511) est véritablement le point de départ dans les temps modernes des relations commerciales des étrangers avec les pays de l'extrême Orient. Cet événement eut un retentissement énorme dans toute l'Asie orientale. Les rois de Java, de Sumatra, de Pégou et de Siam envoyèrent des ambassadeurs avec des présents au conquérant pour l'assurer de leur amitié. Quelques princes même offrirent de devenir vassaux du Portugal. Le roi de Siam, en échange des présents que lui envoya Albuquerque, donna une magnifique coupe d'or avec une escarboucle et une épée incrustée d'or. Dans une lettre datée de Lisbonne, du 6 juin 1513, le roi Emmanuel écrit au pape qu'il croit convenable de lui faire part, comme chef de la chrétienté, des victoires remportées par les Portugais dans les Indes. Le roi rapporte les succès d'Albuquerque, la prise de Malacca, les relations avec Siam, la délivrance de Goa, l'ambassade du prêtre Jean, le voyage des envoyés portugais en Abyssinie, la soumission du roi d'Ormuz, etc. La lettre, très caractéristique, se termine de la manière suivante et montre bien quels étaient les projets

des Portugais sur la mer Rouge : « On peut donc espérer que la faveur de Dieu accompagnera Albuquerque dans ses entreprises contre la mer Rouge pour la fermer au commerce des musulmans. Il fera alliance avec le prêtre Jean, et, levant l'étendard de la croix, il frappera un coup aux mahométans. » (*Cal. of State Papers, Col. ser., East Indies*, 1513-1516, p. 1-2.)

Les Portugais arrivèrent en Chine, à Canton, trois ans plus tard (1514), ainsi qu'il appert d'une lettre d'André Corsali à Julien de Médicis, datée du 6 janvier 1515[1] (Cf. *Ramusio*, I, f°s 180 et 181). Raphael Perestrello est le premier Portugais qui ait visité Canton dans une jonque (1516) dont le nom nous ait été conservé. L'année suivante (1517), Fernão Peres de Andrade, à la tête de quatre navires portugais et de quatre navires malais, se rendit à Canton avec Thomas Pires, envoyé par le gouverneur de Goa pour conclure un traité de commerce avec la Chine. L'attitude de F. P. de Andrade lui avait concilié toutes les sympathies, mais l'arrivée de son frère Simon de Andrade (1518), homme autoritaire et cupide, changea ces bonnes volontés en haine : Simon attaqué fut obligé de fuir (1521), et l'année suivante un nouvel envoyé, Martin Alfonso de Mello Coutinho, eut son escorte massacrée en grande partie.

Les Hollandais remplacèrent les Portugais comme influence dans l'extrême Orient ; puis vinrent les Anglais dont la première expédition en Chine (1596), composée de trois navires, *the Benjamin*, *the Bear*, *the Bear's Whelp*, et faite

[1] C'est donc par erreur qu'on l'on considère (comme M. W. F. Mayers, dans *Notes and Queries on China and Japan*, vol. 2, n° 9, *The Portuguese in China*) 1517 (expédition d'Andrade) comme la date de l'arrivée des Portugais en Chine.

aux frais de sir Robert Dudley, n'arriva jamais à destination. Dès l'année 1634, les difficultés commencèrent à Canton lors du voyage du capitaine Weddell, qui, mal reçu par suite des agissements des Portugais, fut obligé d'employer la force. Mais ce n'est qu'à la fin du XVIIe siècle et pendant tout le XVIIIe que le commerce européen eut à lutter contre les mandarins locaux pour leur arracher des concessions définitives. Sauf le Portugal, dont le monopole commercial qui appartenait à la couronne ne fut abandonné qu'en 1752, les nations occidentales étaient représentées à Canton par des compagnies.

Une seule fois, en 1731, le roi de Portugal donna à une compagnie l'autorisation d'envoyer un navire faire un voyage à Surate et à la côte de Coromandel, sans permettre la concurrence. Les Hollandais, à la suite du séjour à Lisbonne de Cornélis van Houtman, d'Alkmar, créèrent une première société à Amsterdam, sous le nom de *Compagnie des Pays lointains*. L'exemple des marchands d'Amsterdam fut bientôt suivi par ceux de Zélande et de Rotterdam. Le danger, pour le pays, de nombreuses sociétés rivales fit réunir tous les intérêts communs en une seule compagnie : la célèbre *Compagnie des Indes orientales néerlandaises*, constituée à la Haye, le 20 mars 1602, par un traité valable pendant vingt et un ans.

La première Compagnie anglaise des Indes orientales obtint sa charte de la reine Élisabeth, le 31 décembre 1600, sous le nom de *The Governor and Company of Merchants of London trading to the East Indies*. Une autre Compagnie, connue sous le nom de *Courten's Association* ou de

The Assada Merchants, créée en 1635, fut réunie à la Compagnie de Londres en 1650. En 1654-1655, Olivier Cromwell accorda une charte à la *Company of Merchants Adventurers* qui fusionna également avec la Compagnie de Londres en 1655-1657. En 1698, une concurrence formidable fut faite par *The General Society trading to the East Indies* ou *English Company.* Enfin les Compagnies rivales de *Londres* et *anglaise* furent définitivement réunies en une seule en 1702-1708-1709, sous le nom de *The United Company of Merchants of England trading to the East Indies.*

Sans entrer dans le détail des efforts de Henri IV et de Richelieu, la grande *Compagnie des Indes orientales* fut créée par édit du roi en septembre 1664. Cette Compagnie, qui céda à différentes sociétés secondaires son privilège pour le commerce de la Chine et de la mer du Sud, fut reconstituée définitivement en 1719 sous le nom de *Compagnie des Indes.* La France entra d'ailleurs assez tard dans le mouvement commercial de Chine; il y a eu trois Compagnies françaises de Chine : 1° en 1660, réunie à la Compagnie des Indes en 1664; 2° en 1697, tombée pendant la guerre pour la succession d'Espagne; 3° en 1713, qui ne fit aucun usage de son privilège. Ce fut vraiment la Compagnie de 1697-1698, créée par la société Jourdan, de la Coulange et Cie, qui installa le commerce de la France à Canton.

Les Danois eurent deux Compagnies, l'une de 1612, l'autre de 1670. Ils créèrent en 1616 les établissements de Tranquebar et de Sérampore, qu'ils vendirent à l'Angleterre en 1845. Les Espagnols créèrent la *Compagnie royale*

des îles Philippines en 1733. L'Autriche fut représentée par deux Compagnies impériales, celle d'Ostende incorporée le 17 décembre 1722, dont la charte fut suspendue pour sept ans en 1727, et aux dépens de laquelle s'établit en partie la Compagnie de Suède; cette Compagnie d'Ostende éprouva d'ailleurs toutes sortes de malheurs, fit faillite en 1784 et termina enfin son existence accidentée en 1793. L'autre Compagnie impériale était celle de Trieste, qui fit beaucoup moins parler d'elle. Enfin je rappellerai pour mémoire les efforts de la Prusse à Emden, — je possède d'importants documents au sujet des voyages partis de cette ville, — et la création, le 24 janvier 1753, de la *Bengalische Handelsgesellschaft*. J'ai laissé de côté, à dessein, la *Compagnie royale de Suède*, qui fait l'objet de ce mémoire.

Le commerce de la Chine était restreint à Canton. Le commerce de Canton était dirigé de singulière façon. En 1702, le Gouvernement chinois avait voulu concentrer le commerce étranger entre les mains d'un seul individu qu'on appelait le *négociant de l'empereur*. La mesure ne réussit point et, en 1722, on inventa cette institution, si connue des voyageurs à Canton au XVIIIe siècle, et qu'on appelait le *Co-hang* ou le *Co-hong*. Voici en quoi elle consistait : l'empereur de la Chine accordait le privilège exclusif de commercer avec les Européens à un certain nombre de marchands indigènes, qui répondaient au chef de la douane chinoise de tous les individus arrivés en Chine. L'assemblée de ces douze marchands, dits *hanistes* en français, *hong merchants* par les Anglais, présidée par le chef de douane [*Hou-Pou*], se nommait *Co-hang*. Le nombre de ces marchands a varié suivant les époques : il était de dix en 1777,

de douze en 1793, de quatorze en 1808 et de treize en avril 1834, époque à laquelle finit le monopole de l'*East-India Company*. Les factoreries étrangères, les *hongs*, étaient rangées : danoise, espagnole, française, américaine, impériale, suédoise, anglaise, hollandaise, sur la rive gauche de la rivière de la Perle, sur une étendue de plus de 330 mètres, formant une sorte de square. Toutes ces factoreries furent détruites et pillées le 15 décembre 1856 à la suite du bombardement de Canton par sir Michael Seymour.

De bonne heure, au XVIIe siècle, les Suédois visitèrent les pays d'extrême Orient, mais leurs voyages n'étaient pas faits sous le pavillon de leur nation : ils servaient des compagnies étrangères et, en particulier, la Compagnie néerlandaise des Indes orientales. Cependant je note qu'en 1627, le roi de Suède avait déjà établi une Compagnie des Indes orientales[1]. Je ne rappellerai que Nils Matson, Kioeping et Cojet. Nils Matson, mort en 1667, avait servi tour à tour la Hollande, le chah de Perse et enfin son propre pays en qualité de lieutenant de vaisseau du roi Charles-Gustave. Sa relation nous a été conservée par Kankel, ainsi que celle d'un autre lieutenant de la marine suédoise, également au service de la Hollande, Oloff Erickson Willman, qui nous a laissé une description du Japon. Les relations de Nils Matson et de Willman ont été imprimées à la presse particulière du comte P. Brahe, et ont eu deux éditions que nous décrivons en note[2].

[1] «It was remembered that the king of Sweden having lately erected an East-India Company allowed to each committee 250 *l.*» (*Calendar of State Papers, Colonial Series, East Indies...*, 1625-1629, London, 1884, p. 361.)

[2] *Een kort Beskriffning Uppå Trenne Resor och Peregrinationer, sampt Konungarijket Japan : I. Beskrifves een Reesa som genom Asia, Africa och*

Quant à Frédéric Cojet, il fut le dernier gouverneur de Formose pour la Hollande. Grâce à l'incurie des autorités néerlandaises de Batavia, laissé à ses propres ressources, il fut obligé de capituler le 5 juillet 1661 devant les forces du chinois Tching Tching-Kong, plus connu des Européens sous le nom de *Koxinga*. Nous possédons également la relation de la conquête de Formose par les Chinois [1]. Frédéric

många andra Hedniska Konungarijken, ... aff Nils Matson Kiöping. — II. *Forstelles thet stoora och machtiga Konungarijke Japan.* — III. *Beskrifwes een Reesa till Ost-Indien, China och Japan giordhoch beskrefwen*, aff Oloff Erickson Willman. — IV. *Vthföres enn Reesa ifrån Musscow till China, genom Mongul och Cataija*, etc., Wisingsborgh, Johann Kankel, anno 1667, in-4°, p. 257 + 1 f. prél. — Première édition très rare de cette collection intéressante (Cat. Sobolewski, n° 1627.) — *Een kort Beskrffning Vppå Trenne Reesor och Peregrinationer, sampt Konungarijket Japan : I. Beskrifwes een Reesa, som genom Asia, Africa och många andra Hedniska Konungarijken, sampt °ijar : Med flijt är förrätthat*, aff Nils Matson Kiöping, fördetta Skepz Lieutnat. — II. *Beskrifwes een Reesa till Ost-Indien, China och Japan.* — III. *Med Förtalliande. Om forbenembde stoora och mächta Konungarijketz Japan Tillstand, sampt thesz Inwanares Handel och Wandel : Förrättat och Beskrefwin*, aff Oloff Erickson Willmann, Kongl : Mayst : tz Skepz = capitaien. — IV. *Vthföres een Reesa ifrån Musscow till China, genom Mongul och Cataia öfwer strömen Obij : Forrättat aff een Rysk Gesandt, som till then stoore Tartaren Niuki war schickad. . .* Tryckt på Wijsingzborg, aff Hans Hög Grefl : Nåd : Rijkz Drotzens Booktryckare Johann Kankel. Anno MDCLXXIV, in-4°, p. 304 et 2 f. prél. pour le titre et la préface. — La page 304 contient une notice que la première édition de cette collection a été imprimée en 1667 et qu'on ajoute à cette nouvelle édition les traités suivants, ayant chacun une pagination et un titre spéciaux : Mart. Martinj, S. J., *Historia om thet Tartariske, Krijget uthi Konungarijket Sina* . . . fo: swenskat aff. Ambr. Nidelberg. Joh. Kankel, 1674. — Mich. Hemmersam, *West-Indianisk Reese-Beskriffning, fran ahr 1639 till 1645, ifran Amsterdam till St. Joris de Mina. Ibid.*, 1674. — *Kort Berättelse om Wäst Indien eller America, som elliest kallas Nya Werlden. Ibid.*, 1675. — Jobst Schouten, *Sanfärdig Beskrijffning. Om Konungarijket Siam. . . uthi Holländska Spraket ahr 1636 forfattat. Ibid.*, 1675.

[1] *'T verwaerloos de Formosa, of Waerachtig verhael, Hoedanigh door verwaerloosinge der Nederlanders in Oost-Indien, het eylant Formosa, van den Chi-*

Cojet, mis en prison à la suite de l'abandon du fort Zelandia à Formose, ne fut remis en liberté que sur les ordres du roi Charles XI. On pourra consulter sur les relations de la Suède avec l'extrême Orient par terre le mémoire de M. August Strindberg que nous avons publié dans la *Revue de l'extrême Orient*[1].

Les documents que nous reproduisons aujourd'hui sont renfermés en deux volumes in-folio manuscrits conservés à l'*India Office*, à Londres. L'un de ces volumes, relié en vélin, porte les cotes : 1732/3 et J. vol. I; il renferme des extraits de diverses pièces. L'autre volume, cartonné, porte les cotes 1733/4 et J. vol. II. Ce dernier ne contient qu'une seule pièce de 99 pages qui comprend la traduction du français en anglais de l'aventure de Porto-Novo. Le premier feuillet non chiffré porte l'avis suivant :

I Benjamin Bonnet of London notary publick do hereby certify and attest unto all whom it may concern that the hereunto annexed Translation of the Account relating to the ship *the Queen Ulrica Eleonora* contained in ninety eight sides or pages of paper and part of the ninety ninth was by me faithfully done out of French into English. In London, the third day of October one thousand seven hundred and thirty eight.

Ben. Bonnet, Not. Pub.

1738.

nesen Mandorijn, ende Zeerover Coxinja, overrompelt, vermeestert, ende ontweldight is geworden... . Amsterdam, 1675, in-4°, Formose négligée... (*Recueil des Voy*..... *de la Compagnie des Indes orientales*. Rouen, 1725, t. X, p. 202 à 381). — Cf. *Bibliotheca sinica*, col. 140.

[1] *Notices sur les relations de la Suède avec la Chine et les Pays tartares depuis le milieu du XVIIe siècle jusqu'à nos jours*. Paris, 1884, br. in-8°. On consultera également du même auteur : Kina. *Några gensagor mot gängse irrmeningar*. Stockholm, 1878, in-8°. — Philipp Johann von Strahlenberg. *Och hans karta öfver Asien*. Stockholm, 1879, in-8°.

Ces documents ne sont pas signalés dans le dernier inventaire des papiers conservés à l'*India Office* rédigé par M. Frederick Charles Danvers[1], mais ils sont marqués dans le rapport de 1878 de sir George C. M. Birdwood, M. D., où ils portent la cote J. — *Swedish East India Company*, 1732 *to* 1733, 1733 *to* 1734. La série précédente relative à la Compagnie d'Ostende ne comprend qu'un seul volume portant la cote I. — *Ostenders*, 1731 *to* 1732.

La suspension du privilège de la Compagnie d'Ostende en 1727 laissa disponibles un grand nombre de marins de nationalités différentes, particulièrement des Flamands et des Anglais. Ce noyau d'hommes de mer expérimentés donna l'idée à un habitant entreprenant de Stockholm, Henry Konig, de l'employer à créer une compagnie de commerce au nom de la Suède. Le roi Frédéric, à la demande de Konig et de ses associés, consentit à accorder, en date de Stockholm, 14 juin 1731[2], une charte à la Compagnie que ceux-ci se proposaient de former. Les lettres patentes du roi comprennent dix-neuf articles. Dans le premier article, il est marqué que Henry Konig et Cie ont le privilège et la liberté de faire voile et de commercer aux Indes orientales pendant une période de quinze ans à partir de cette date, mais qu'ils ne sont nullement autorisés à étendre leurs opérations dans les ports, rivières, comptoirs apparte-

[1] *Report to the Secretary of State for India in Council on the Records of the India Office*, by Frederick Charles Danvers, Registrar and Superintendent of Records. — *Records relating to Agencies, Factories and Settlements not now under the Administration of the Government of India.* London, 1888, in-8°.

[2] Hunter, *Imp. Gaz. of India*, VI, p. 376, et d'autres auteurs donnent la date du *13* juin 1731.

nant à des princes européens, sans l'autorisation de ceux-ci. Par le deuxième article de la charte, il est dit que les navires employés par la Compagnie auront leur point de départ et d'arrivée à Gothembourg, où aura lieu la vente de la cargaison de retour. Le chiffre des droits à payer par chaque navire dont le nombre n'est pas restreint et pour chaque marchandise est fixé par les articles suivants. Par l'article 5, il est bien spécifié que les navires porteront les couleurs de la Compagnie suédoise, qu'ils seront pourvus de commissions signées par le roi et munis des passeports nécessaires. L'article 6 est relatif à la formation du capital de la Compagnie, capital dont le chiffre, pas plus que le mode de création, n'est indiqué. Liberté complète, par l'article 7, aux associés, d'embarquer sur leurs navires des armes et des munitions, toutes espèces de marchandises, de l'argent, des monnaies étrangères, mais pas celles du royaume. Les articles suivants traitent de la liberté du commerce, de l'embarquement du matériel nécessaire, de la composition des équipages, etc. Par l'article 15, il est marqué que la Compagnie de Henry Konig sera toujours dirigée par au moins trois personnes intègres, ayant l'expérience du commerce; que les personnes que Henry Konig prendra pour l'aider dans sa direction auront les mêmes privilèges que l'association, comme si leurs noms mêmes étaient mentionnés dans ces lettres patentes; que ces directeurs seront Suédois ou naturalisés Suédois, protestants, auront prêté serment de fidélité à la couronne; enfin, qu'ils résideront toujours dans le royaume, sauf le temps où ils voyageront pour la Compagnie. L'article 16 permet à la Compagnie d'employer un personnel aussi nombreux qu'elle le désire, personnel suédois ou

étranger. Les étrangers obtiendront leur naturalisation, dès qu'ils auront adressé leur requête au roi. L'article 17 autorise Henry Konig et Cie, et les personnes dans leur emploi, à repousser la violence des tiers et les couvre de la protection royale. L'article 18 est restrictif. Le roi interdit à ses sujets, autres que ceux de la Compagnie, de faire le commerce au delà du cap de Bonne-Espérance, pendant les quinze ans que durera le privilège. Enfin l'article 19 confirme la protection du roi et contient aussi la promesse de modifier, au mieux des intérêts de la Compagnie, les conditions et privilèges marqués dans les lettres patentes, suivant les circonstances.

En vertu de l'article 15 des lettres patentes, les directeurs de la Compagnie Henry Konig avaient le droit d'établir entre eux des règles nécessaires pour conduire leurs affaires. Ces règlements, qui nous ont été conservés, sont au nombre de dix-huit; ils ont trait à la correspondance qui doit être dépouillée en commun, à l'ouverture d'une souscription parmi les Suédois et les étrangers pour l'établissement du capital social. Les Suédois ne pouvaient pas souscrire moins de 200 rixdollars ou 600 dollars d'argent (silvermynt), et les étrangers pas moins de 500 dollars de Hambourg.

Je crois intéressant pour ceux qui étudient l'histoire commerciale du XVIIIe siècle de reproduire ici le tableau des monnaies et des poids en usage à l'époque, tel qu'il est donné dans les instructions officielles de la Compagnie.

PRO MEMORIA[1]

MONNOYE DE SUEDE.

1 dollar silvermynt a 4 marc ou 32 ore[2] ou stivers, ou 96 rundstyck.

1 marc a 8 ore, ou stiver, ou 24 rundstyck.

1 ore ou stiver a 3 rundstyck.

1 ducatt fait 6 dollar silvermynt.

1 rixdollar en espece fait 3 dollar silvermynt.

1 carolin, 20 ore silvermynt.

1 carolin en espece, 25 ore silvermynt.

1 guinea, 12 dollar 18 ore silvermynt.

1 moydore, 16 dollar silvermynt.

COURS DE CHANGE.

1 pound sterling fait 12 dollar 8 ore.

1 florin courant de Hollande fait 1 dollar 4 ore.

1 marck banco de Hambourg fait 30 2/3 ore.

POIDS DE SUEDE.

1 schippond fait 4 centener ou quintaux, ou 20 lisponds ou 400 livres.

1 centener ou quintall fait 5 lisponds ou 100 livres.

1 lispond fait 20 livres.

1 livre, 16 onces ou 32 lots.

100 livres de Suede font 93 lb. d'Angleterre, 85 lb. de Hollande, de Paris et de Bourdeaux, 87 1/2 de Hambourg.

[1] *India Office*, 1732/3, J. vol. 1.

[2] 100 öre aujourd'hui = 1 couronne (*Krona*) = 1 fr. 39.

MESURE DE SUEDE.

1 oxhofd a 1 1/2 ahm ou 6 anker, ou 90 kannes.
1 ahm a 4 ancker ou 60 kannes.
1 ancker a 15 kannes.
1 3/7 kanne fait 1 gallon d'Angleterre.
1 tonneau de bled, farine, gruaux, etc., a 48 kannes.
100 aulnes de Suede font 63 yards d'Angleterre, 50 1/2 aulnes de Paris, 86 1/5 aulnes d'Amsterdam, 69 varras de Cadix et 103 aulnes de Hambourg.

Des projets furent établis pour faire le commerce de Canton, et le premier navire dont on fit choix dans ce but, en 1731, fut *le Frédéric-roi-de-Suède.* Ce navire, à son retour de Chine (1733), fit la dure expérience d'un début dans le commerce lointain; des bâtiments hollandais le saisirent, dans le détroit de la Sonde, sur la foi de rapports faux ou exagérés des subrécargues néerlandais de Chine et le conduisirent à Batavia; mais à la suite de l'examen de la charte royale suédoise, les Hollandais reconnurent qu'ils n'avaient aucun droit de saisir le navire, le relâchèrent avec force excuses, lui fournirent les vivres nécessaires gratis, le firent accompagner par un de leurs propres vaisseaux et trois délégués, en sorte que cette première aventure se termina plus heureusement qu'on n'aurait pu l'espérer.

La seconde expédition suédoise devait être moins heureuse, quoiqu'elle eût été préparée avec le plus grand soin; le navire désigné était *la Reine-Ulrique-Éléonore;* on avait fait choix pour le commander du lieutenant de vaisseau Peter von Utfall et pour subrécargues des nommés Charles Barrington, Charles Irvine, John Widdrington et Thomas

Thomson. La destination du navire était Porto-Novo, sur la côte de Coromandel. En écrivant ce mémoire, comme j'ai pour but de faire savoir comment on traitait à cette époque les affaires de l'extrême Orient, je reproduis, toujours d'après les Archives de l'*India Office*, les lettres d'avis des directeurs de la Compagnie, les instructions pour le capitaine Utfall et les instructions en dix-huit articles pour les subrécargues, pièces datées de Gothembourg[1], le 23 décembre 1732. J'y ajoute la copie française de la Commission du roi, datée de Stockholm, 25 septembre 1732.

A Monsieur.

Monsr Thomas Thomson, Super Cargue du vaisseau Reine Ulrique Eleonore *destiné pour les Indes orientales.*

Monsieur,

Nous vous envoyons icy joints des copies autentiques des instructions et ordres que nous avons trouvè à propos d'expedier autant pour Messrs les Super Cargues conjointement, que pour Monsr le capitaine Peter von Utfall, afin d'en pouvoir faire usage pendant le voyage que vous faites, dans lequel nous vous recommendons, en particulier, d'observer toujours notre interêt, dont vôtre probité ne nous laisse aucun doute, et vous souhaittants de tout notre coeur une heureux voyage et bonne expedition, nous sommes toujours avec consideration.

Monsieur,

Vos trés humbles et obeissants serviteurs,

H. Konig, Campbell, Tham et Comp.

M. Lagerstrom.

Gottenbourg, ce 23e décembre 1732.

[1] Gothembourg, en suédois Gœtheborg, à 477 kilometres O. S. O. de Stockholm.

Instruction pour Monsr le capitaine Pierre von Utfall, commendant le vaisseau Reine Ulrique Eléonore[1], *apartenant a la Compagnie octroyée suédoise et destiné pour les Indes orientales.*

1

Nous vous recommendons de tenir vos officiers et matelots dans une exacte discipline et bon ordre, et d'éviter soigneusement de les maltraitter, ou d'en user envers eux avec rigueur. Vous ferez faire un chacun son devoir dans son poste, et s'il y a quelqu'un qui disobeira vos ordres, ou qui negligera son devoir, vous avez a le faire punir suivant ce qu'il a merité, mais que cela se fasse avec discretion et toujours avec l'approbation des Super Cargues; et comme fort souvent la mauvaise conduite des matelots provient d'un commandement irregulier, ou du maltraittement qu'il recevoient des officiers, nous vous enjoignons a vous et a vos officiers d'éviter ces deux extremitez, et de leur donner un bon exemple; et si quelque officier contrevient à vos ordres, qu'il est negligent, ou qu'il n'est point capable pour remplir son poste comme il faut, vous avez à le faire juger dans un Conseil tenu en presence des Super Cargues et des principaux officiers, et le depeouillerez de sa charge, ou le mettrez à l'amande comme il sera jugé raisonnable par la majorité de voix, conformement aux ordonnances maritimes du Roy.

2

Nous esperons que, par vôtre bon exemple et par celuy de vos officiers, toutes les irregularites parmy l'équipage, comme yvrognerie et autre pareille, sera prevenue; cependant nous vous chargeons de donner des ordres rigoureux pour les empecher de boire aux heures indües, ou à fumer du tabac sous les tillacs, ce qui a fort souvent causé le

[1] Ulrique Éléonore, fille de Charles XI et sœur de Charles XII, héritière de la famille de Deux-Ponts, épouse de Frédéric de Hesse-Cassel, reine de Suède en 1719, abdique en 1720 en faveur de son mari. Elle mourut en 1741.

feu et la perte du navire et de tout le monde. Et comme il n'y a rien que fasse plus d'impression et tient les gens plus en ordre et en respect que la religion et le culte divine, nous vous chargeons principalement de faire observer le culte divine exactement a des tems fixés, et notamment les dimanches; et comme vous avez a bord du vaisseau des gens de differentes nations, coutumes et religions, nous vous recommendons, comme nous avons fait pareillement aux Super Cargues, d'eviter d'offenser ou scandaliser les uns les autres, ayants la confiance en vous, que vous vivrez toujours ensemble en bonne amitié et union.

3

Afin que toutes choses se fassent regulierement, nous avons ordonné aux supercargues d'addresser à vous et signer de leurs mains toutes les ordres autant pour charger que pour decharger les merchandizes ou l'argent, et nous vous defendons par la presente de permettre de decharger sans une telle ordre signée des mains des Supercargues, et addressée à vous la moindre chose, n'y d'en recevoir à bord, vous ordonnants de tenir un registre exact dans lequel vous specifierez regulierement toutes les merchandizes, argent, etc., que vous chargerez ou dechargerez avec leurs qualites, marques et numeros; vous en ferez aussi tenir autant par deux autres de vos officiers, pour nous être tous remis à votre retour.

4

De plus nous vous ordonnons de signer de votre main les connoissements de la cargaison du vaisseau a prendre aux Indes orientales, aussitôt que vous l'y aurez pris entierement à bord et de les rendre aux supercargues, dans lesquels vous specifierez toutes les merchandises et le consignerez a nous, et vous ne permettrez aucunement que la moindre partie des merchandises chargées dans le vaisseau, soit qu'ils apartienent à votre cargaison ou à des particuliers, soit debarquée en chemin faisant, a moins que ce ne soit pour acheter des provisions ou autres necessaires pour le vaisseau, et qu'il n'y ait point d'argent comptant à bord, et en ce cas-là même vous ne ferez pas

débarquer davantage qu'autant qu'il faudra pour les provisions necessaires.

5

A l'égard de la navigation du vaisseau, comme vous n'avez point été dans ces mers, nous avons employé quelques officiers étrangers, gens de capacité et de grande experience dans cette navigation; ainsi nous vous ordonnons par ces presentes tres expressement de les consulter toujours touchant tout ce qui peut apartenir a la navigation du vaisseau, etc., pendant le cours de tout le voyage, et de vous laisser conduire suivants toujours leurs sentiments, et evitants en toute maniere toutes disputes et consultant toujours notre interêt.

6

Nous vous recommendons et au capitaine Jean Widdrington aussi une bonne oeconomie et de menager autant qu'il vous sera possible les depenses pour le vaisseau et de prevenir avec soins tout degât ou enlevement de munitions et provisions.

7

Quand vous serez sur vôtre voyage de retour, et aprez que vous aurez relaché a quelque place convenable pour prendre de l'eau et autres provisions, nous vous deffendons expressement de toucher en aucun port de l'Europe, à moins d'une nécessité absolue, vous ordonnants de poursuivre votre chemin par le nord de l'Écosse et de vous rendre le plus tôt qu'il vous sera possible au port de Gottenbourg.

8

Vous recevrez des Super Cargues dans le baye de Cadix vos ordres pour partir ou faire voile et ainsi de même pendant tout le voyage, auxquelles nous vous ordonnons de obeir aussi ponctuellement que s'ils etoient donnés et signés par nous mêmes.

9

Nous vous ordonnons pareillement d'eviter en mer tous les vaisseaux que vous pourrez rencontrer, de n'en attendre aucun, ny de chercher de parler à qui que ce soit, puisque souvent des accidents fort fatales ont été causés par là et dans tous les ports ou vous entrerez et trouverez d'autres vaisseaux Nous vous recommendons d'avoir avec eux le moins de communication qu'il vous sera possible, et de ne point permettre que vos officiers ou matelots aillent à leurs bords ou recoivent de leurs visites; cependant notre intention n'est point du tout de vous empecher par cecy de montrer la civilité qu'on est accoutumé de se temoigner l'un à l'autre, mais seulement de vous faire toujours souvenir qu'il vous faut etre sur vos gardes et d'avoir à tous moments l'œil au guet, puisque nous ne doutons point que les nations européennes ne fassent tout leur possible pour vous faire d'empechement dans votre negoce; c'est pourquoy la meilleure partie que vous pourrez prendre sera d'avoir avec eux le moins de conversation qu'il vous sera possible.

10

En cas que contre toute attente quelque vaisseau, un ou plusieurs, de quelle nation qu'ils peuvent ètre, pourroit vous arrèter, insulter ou molester, sous quelque pretexte que ce puisse ètre, ou qu'il venoit vous attaquer comme ennemy, vous vous deffendrez en brave officier et repousserez la violence par violence, et vous reglerez en tout suivant la Commission royale dont vous ètes pourvû, et nous vous recommendons du mieux de vous comporter vous-meme, aussi bien dans ces occasions que dans toutes autres, de la sorte que personne n'aye raison de se plaindre de vous.

11

En cas que vous pourriez rencontrer de vaisseaux qui voudroient vous examiner et regarder vòtre commission et autres papiers, il faut

que vous leur montriez, mais seulement les copies, gardant toujours les originaux à bord, et ne les laissants jamais sortir de vos mains; en même tems vous ne laisserez pas aller beaucoup de vos gens dans les chaloupes à bord d'autres vaisseaux, afin que vôtre équipage ne soit point affaibli, mais au contraire d'y envoyer toujours ceux dont vous pouvez avoir le moins de service, afin que vous soyez toujours dans un bon état de défence.

12

S'il arrivoit que quelqu'un de votre equipage venoit à mourir, vous ferez faire d'abord un inventaire exacte de tous les effects du deffunt, et en cas que vous trouvez quelques especes, les Super Cargues et vous l'employeront pour le profit des heritiers, en rendant un compte exact à votre retour; pour ce qui est des hardes et autres necessaires du deffunt, vous pouvez les vendre au pied du mât au plus offrant, pour être décourté des gages, etc., de celuy qui les achette à votre retour.

13

Comme il est de la derniere consequence que le vaisseau ne soit arrêté aux Indes plus longtems qu'il faut pour trouver son passage de retour, et que mons^r le capitaine Jean Widdrington, par l'expérience qu'il a de la navigation dans ces mers, scait mieux que personne le juste tems du depart des ports aux Indes pour etre sur de trouver ce passage, vous avez à suivre la dessus, comme en toute autre chose regardant la navigation du vaisseau, son avis; et quand, pour cette raison, il trouvera necessaire que le vaisseau parte des ports destinez aux Indes, vous ne tarderez pas un moment. Nous vous enjoignons aussi et au capitaine Jean Widdrington d'avertir conjointement et à tems mess^rs les Super Cargues du terme du depart, et si vous deux trouvez que, contre toute attente, mess^rs les Super Cargues vouloient differer le depart trop longtems en sorte que par là vous pourriez infailliblement courir risque de perdre vôtre passage pour cette année, nous vous ordonnons tres expressement de protester comme il faut

de tout ce qui pourroit arriver d'un tel retardement et de nous reserver nos droits contre celuy ou ceux qui en pourroient être la cause.

Au reste nous vous recommendons notre interêt du mieux et prions Dieu qu'il vous ait en sa sainte garde en vous souhaittans un heureux voyage.

Fait à Gottenbourg, ce 23 de decembre 1732.

H. Konig, Campbell, Tham et Comp.

M. Lagerstrom.

A Messieurs Charles Barrington,
Charles Irvine John Widdrington
et Thomas Thomson.

A Gottenbourg, ce 23 de décembre 1732.

Messrs,

Nous vous donnons icy joint nôtre Instruction generale et nos ordres contenants dix huit articles pour vôtre conduite pendant votre voyage et dans toutes les affaires que nous vous avons confié. Et nous les confirmons par celle cy, ne doutants nullement que vous ne les observiez exactement, en agissants toujours conformement à leurs contenu. Nous vous avertissons en même tems que, suivant notre premier plan, nous ordonnons que Monsr Charles Barrington soit le premier, Monsr Charles Irvine le second, Monsr John Widdrington le troisième, et Monsr Thomas Thomson le quatrième Supercargue, et qu'en cas de mort de l'un, l'autre succede en sa place suivant son rang; comme aussi que les cinq pour cent que nous vous accordons du net pourvenu de la cargaison a votre retour, soient partagés de la maniere suivante, a scavoir que Monsr Charles Barrington en aura 2 1/2 pour cent; Monsr Charles Irvine 1 1/2 pour cent; Monsr John Widdrington 3/4 pour cent, et Monsr Thomas Thomson 1/2 pour cent. Accordants encore pour vôtre privilege et celuy du capitaine avec les

autres officiers place de vingt-cinq tons dans le vaisseau pour être partagé comme cy-dessous :

6	tons pour Mons[r] Charles Barrington.
4	tons pour Mons[r] Charles Irvine.
3	tons pour Mons[r] John Widdrington.
2	tons pour Mons[r] Thomas Thomson.
2	tons pour Mons[r] le capitaine Peter von Utfall.
1 1/2	tons pour le premier pilote George Snow.
1	ton pour le deuxième pilote Dyrick Aget.
1/2	ton pour Thomas Combes.
20	tons.
5	tons pour tous les autres officiers, etc.
25	tons.

Les merchandises dudit votre privilege seront, a vòtre retour, menés dans les magazins de la Compagnie et payeront des droits, fraix de vente et la provision des directeurs. Ils ne seront aussi point exposés en vente avant que la cargaison de la Compagnie sera vendue, a moins que la vente de ladite cargaison, pour des raisons valables, ne soit differée plus longtems que trois mois aprez le retour du vaisseau. Et puisqu'il vous est permis, Messieurs, d'ajouter au fonds employé dans le vaisseau, dans l'endroit ou dans le port ou vous le chargerez, toutes les sommes que vous pourriez avoir plus qu'il ne vous faut pour remplir le privilege à vous accordé cy dessus, nous déclarons et vous assurons par celle cy que tous les effects qui seront de la sorte trouvé chargés dans le vaisseau sans quelque proffit de la compagnie et de les interessez, seront confisqués; c'est pourquoy nous esperons que vous ne voudrez aucunement excéder ledit privilege, comme nous avons pareillement la confiance en vous que vous ne voudrez point risquer de décharger la moindre chose sur votre retour, puisque celuy ou ceux qui en seront trouvés culpables aprez des conditions et privileges si genereux qu'on leurs a accordé, n'auront rien autre chose a attendre que d'être traités avec la plus grande rigueur et d'en être responsables.

Pour la dépense de la premiere table pour tout le voyage, nous vous accordons en tout un somme de deux mille cinq cens florins

courant de Hollande, esperants que, comme les depenses sur la cote ou vous êtes destiné sont fort minces, cette somme vous pourra suffir. Mais si en cas vous étiez obligés d'aller a Canton en Chine pour remplir vôtre cargaison suivant le cinquième article de votre instruction, ou les dépenses pourroient être augmentés, nous avons la confiance en vous, Mess[rs], que vous observerez exactement ce que nous vous avons recommandé à l'égard d'une bonne oeconomie et frugalité. Et afin que vous scachiez le nombre des personnes qui mangeront à la première table outre les quattre Supercargues et le capitaine Peter von Utfall, il faut vous dire que nous avons accordé cette table au premier et second pilote, à scavoir M[r] George Snow et M[r] Dyrick Aget, au s[r] Thomas Combes, au chapellain et au premier chirurgien du vaisseau, en sorte qu'elle consistera de dix personnes.

Au reste, nous joignons icy aussi une copie de l'instruction du capitaine Peter von Utfall, et reiterons nos vœux pour un heureux voyage et bonne expédition, étants avec beaucoup de considération,

Messieurs,

Vos tres humbles et obeissants serviteurs.

H. Konig, Campbell, Tham.

M. Lagerstrom.

———

Instruction pour Messieurs Charles Barrington, Charles Irvine, John Widdrington et Thomas Thomson, Supercargues du vaisseau Reine Ulrique Eleonore, *capitaine Peter von Utfall, destiné pour un voyage aux Indes orientales, pour le compte de la Compagnie Suédoise.*

I

Nous vous ordonnons, Mess[rs], par la presente de faire voile au premier vent favorable par le canal pour le port de Cadix en Espagne et de vous y addresser a Mess[rs] James Gough et Compagnie, desquels vous recevrez a bord l'argent et les autres effects qu'ils ont ordres de vous envoyer. Nous vous recommendons instamment de vous y rendre

le plus tot qu'il vous sera possible et d'y faire aussi grande hate que vous pourrez pour en etre depeché, la saison etant deja fort avancé, et d'avoir particulierement.soins de vous y pourvoir d'une suffisante quantité d'eau pour le besoin du voyage aux Indes, afin que vous n'ayez point besoin de relacher en allant en aucun endroit pour cette raison, le vaisseau etant suffisamment pourvu d'autres provisions nécessaires.

Pendant votre sejour a Cadix, vous aurez soins que personne ou fort peu de l'equippage du vaisseau n'aille a terre et particulierement que les officiers anglois ne s'y montrent pas, pour prevenir tout le subçon que le consul anglois et les autres merchands de la meme nation pourroient prendre par la touchant vôtre veritable dessein, afin qu'il ne soit point divulgué; et puisque le capitaine et le vaisseau ou vous etes, est pourvu d'une commission royale, vous pretendrez etre destiné pour la mer Méditerranée.

2

Aussitot que vous aurez pris à bord à Cadix tous les effects et l'argent que nous avons ordonné d'y tenir pret pour vous, nous vous ordonnons de faire voile de la au premier vent favorable, et de poursuivre vôtre cours a Porto Novo sur la cote de Cormandel aux Indes orientales sans relacher en chemin dans aucun endroit, a moins que la plus grande necessité ne vous y oblige. Quand vous y serez arrivé, vous pretendrez d'aller a Bengale; icy a la cote vous tacherez de vendre le plus avantageusement qu'il vous sera possible votre cargaison qui consiste des effects specifiez dans la facture cy jointe, et vous ferez vôtre accord d'ètre payé en argent comptant, ou a trocquer contre Guineas ou Salempouris ou autres merchandises propres pour vôtre retour, evaluées suivant le prix courant au prix du comptant. Mais vous ne confierez jamais vos merchandises ou argent, a moins que vous n'ayez en echange de merchandises ou suffisamment de securité autant que vous pourrez pretendre. Et comme vôtre plus grand soin doit toujours etre d'avoir principalement a cœur le commun interet en general plus que vôtre propre interèt en particulier, nous vous enjoignons tres expressement de ne point donner a con-

noitre quelles merchandises que vous avez a bord pour votre propre compte en particulier, ny d'en montrer les echantillons, jusqu'a ce que vous ayez montré celles de la compagnie et en ayez fait votre accord. Mais cependant vous vous garderez de tromper les merchands; ainsi, s'ils insistent a vouloir scavoir nettement la quantité totale des merchandises qu'il y a a bord, il leurs en faut donner une note exacte, lorsque vous etes surs qu'ils ont une intention serieuse d'acheter, et de leurs montrer en meme tems les echantillons de tout. Mais nous entendons comme cy dessus que les merchandises de la compagnie soient les premieres vendues.

3

Nous vous recommendons de tenir toujours, pendant que vous resterez icy ou dans tous les autres ports et rades ou vous pourrez toucher pendant le voyage, votre vaisseau en état de defense, et de faire veiller exactement pour prevenir toute surprise; vous donnerez aussi des ordres precises à tous les officiers et matelots de ne faire aucune insulte ou affront aux natifs ou inhabitants du pays, ny a terre ny à bord; et en cas qu'il arrivoit que quelqu'un de vôtre equipage fusse mal traitté par les natifs ou les inhabitants, la ou ailleurs, il faut que les Supercargues en fassent de plaintes regulieres aux governeurs du lieu en leurs demandant justice et satisfaction, et nous ne trouvons nullement a propos ny convenable que le premier et le deuxième capitaine, ou le premier pilote, soient jamais tous a la fois absens du vaisseau.

4

Si vous avez une apparence certaine de trouver en ces lieux une cargaison pour vôtre retour, et que vous pourrez l'achever avant la fin du mois de septembre pour retourner aussi tôt en Europe, vous resterez sur cette cote jusqu'à ce tems là, et point plus tard, et reviendrez en Europe en droiture; mais si, aprez y avoir restê quelque tems, vous ne trouvez point d'apparence d'y parfaire une cargaison entiere pour votre retour, sans risquer de perdre votre passage pour cette année et demeurer encore une année aux Indes (ce qu'il faut

sur toutes choses éviter), en ce cas il vous faut y vendre le fer mieux qu'il vous sera possible, et toutes les autres merchandises que vous pouvez vendre à un profit à peu prez raisonnable; et si vous [gardez, *sic*] de draps (faute de ne les pouvoir bien vendre), que ce soient plus tot les ecarlates, aurores et bleües, que les autres couleurs, et plus tot les longs Ells que les Broad Cloths; vous y vendrez aussi le plomb si vous le pouvez à quelque profit, et au cas, comme il est cy dessus expliqué, qu'il n'y a point d'apparence de faire vos affaires icy totalement dans la saison, nous vous ordonnons de partir, et de n'y point rester plus tard que le 10me juillet 1733.

5

De là nous vous ordonnons d'aller par le detroit de Malacques à Canton en Chine, où vous employerez vôtre capital suivant le projet d'une cargaison que nous joignons icy, et, s'il est possible, vous partierez de là pour Europe avant le dernier de decembre.

6

Il pourroit arriver qu'on vous feroit esperer sur la cote de Cormandell de pouvoir acheter vôtre cargaison avant le mois d'octobre, et que cela pourroit faire vous y rester jusqu'à ce qu'il est trop tard d'aller à la Chine, et qu'alors vous pourriez être incertains à quoy vous determiner.

7

En ce cas, nous vous ordonnons d'aller de là à Suratte et d'y achever le plus tôt qu'il vous sera possible vôtre chargement de retour en merchandises que vous y trouverez les plus propres pour Europe et qui nous porteront le plus de profit, suivant ce que vous pourrez juger des prix que nous vous envoyons icy joint.

8

Quand vous serez arrivés à Suratte, où il est à presumer que vous trouverez des vaisseaux anglois et hollandois, nous vous enjoignons

de jetter l'ancre à quelque distance et d'empecher vos officiers et matelots de n'avoir point de commerce avec eux, ny de leurs faire, ny de recevoir d'eux aucune visite, ny d'entretenir aucune correspondence avec eux, observants icy la même garde et discipline ponctuelle qui vous a eté cy dessus enjointe; aussi tôt que vous serez à l'ancre, à la rade de Suratte, vous enverrez quelque personne convenable voir le gouverneur, pour demander la liberté du port et sa protection; avant que de louer une maison, ou pretendre de faire quelque commerce, il faut être d'accord avec luy pour une somme determinée, ou à tant pour cent sur la vente et l'achapt, et tant que vous resterez ou serez à terre, vous eviterez toujours toute conversation avec les Anglois et Hollandois, puisqu'ils ne sont point vos meilleurs amys dans ces contrey.

9

Et comme vous pourrez faire vos affaires en peu de temps à Suratte, vous ferez vôtre possible pour vous y depecher le plus tôt que vous pourrez pour vous rendre en droiture en Europe, et si vous etez obligés de relacher en quelque port pour des vivres ou de l'eau (ce qu'il faut pourtant toujours eviter autant qu'il est possible et avoir soins que vous en ayez une bonne provision avant que vous partez d'une bonne place), que cela soit en deca du cap de Bonne-Espérance, ou à Benguela, ou à quelque autre endroit sur la côte d'Afrique, où il y a de bonne eau, ou à S[t] Jago, une des isles du cap Vert, ou Fyal, une des isles Açores, où vous pourriez trouver des lettres de nous, mais nous vous recommendons de ne pas relacher en Brazil. La peine et les depenses avant qu'on y peut avoir la moindre chose y etants trop grands et presque incroyables, puisque toutes les provisions y sont si cheres que 4 à 5,000 florins ne suffiroient presque pas pour avoir le necessaire, outre que vous y seriez obligés vous meme et toute l'equipage de declarer par serment pour quelle raison que vous y venez. Et Bahia de Todos Santos est plus d'un mois de chemin hors vôtre route et son port est fort etroit à l'entrée, en sorte qu'il est for dangereux d'y entrer dans cette saison; de plus on y est exposé au plus grand danger de voir le vaisseau et sa cargaison confisquée, si quelqu'un de votre equipage fut attrapé d'avoir vendu la moindre chose, ce qui est presque in-

évitable; pour toutes ces raisons nous vous enjoignons de n'y pas relacher, et nous vous defendons tres expressement de toucher, ny d'entrer pendant tout vôtre voyage à aucun endroit, ou dans aucun port apartenant aux Hollandois ou Anglois, et vous ordonnons de prendre vôtre route en revenant par le nord de l'Écosse et point par la Manche ou le canal d'Angleterre, et pendant tout vôtre voyage d'éviter la rencontre de tous les vaisseaux en mer et de n'attendre ny de tacher de parler à aucun.

10

Nous vous recommendons tres expressement d'observer toujours l'un avec l'autre une bonne harmonie et union, et d'avoir soins que le culte divin soit observé à des tems fixés et particulierement les dimanches; et puisqu'il y en a parmy l'equipage de différentes nations, coutumes et religions, nous vous recommendons d'éviter que l'un ne scandalize en aucune maniere l'autre, mais au contraire de vivre en bonne union avec tous, puisque vous ne pouvez point ignorer les suites effroyables qu'une disharmonie cause presque toujours, et c'est pourquoy nous esperons que par un bon exemple vous encouragerez un chacun de l'entretenir.

11

Nous vous recommendons pareillement tres instamment la derniere frugalité et oeconomie dans vos depenses autant à terre que sur le vaisseau, qui souvent, par l'extravagance des Super Cargues, capitaines et officiers. se montent à des sommes si exorbitants, qu'elles deviennent fort onereuses au voyage; et pour prevenir cela, nous vous chargeons de tenir des livres particuliers et fort exacts de toutes les depenses, autant de la factorie que du vaisseau; de les examiner chaque semaine, et d'y remedier si vous trouvez la depense plus grande qu'elle ne devroit autant pour les vivres et la boisson que pour les autres fraix, lesquels livres vous nous remettrez à votre retour, afin que nous puissions juger ce qui est raisonnable d'allouer, parce que vous nous serez responsables de tout ce qui se trouvera exorbitant, et que vous

nous le rembourserez avec le même profit à proportion qui se trouvera sur les merchandises de la cargaison.

12

Nous ordonnons que tous marchez, contracts, consultations et accords pour les affaires et le compte de la Compagnie soient faits en présence de tous les Supercargues, et qu'on ecrive dans un livre toutes les resolutions prises qui seront signez de tous; et si quelqu'un est d'un sentiment different en quelque affaire qu'on pourroit entreprendre, qu'il le mette en ecrit au dit livre avec ses raisons qu'il signera en presence de tous.

13

Et afin que toute chose aille regulierement, nous ordonnons que toutes les ordres pour envoyer de merchandises ou autres choses à bord, ou pour les decharger, soient signées par les Supercargues et addressées au capitaine Peter Von Utfall.

14

Nous vous donnons pouvoir par la presente de recevoir de souscriptions pour nous et en nôtre nom pour l'augmentation du fonds, autant a Cadix qu'aux autres ports ou vous pourrez relacher, et nous nous obligeons de delivrer des actions ou reconnaissances aux dits souscrivants, en nous remettans vos quittences, dans lesquelles vous exprimerez que vous avez reçû ces sommes pour nôtre compte; et en cas que ces souscrivants le souhaitteroient, nous nous obligeons de continuer leurs sommes principales dans nos mains pour être employez aux voyages futurs preferablement a tous autres qui pourroient souscrire aprez eux, et que l'on fera une repartition des profits ou des pertes a la fin de chaque voyage.

15

Au cas qu'il n'y ait point assez de capital pour recharger le vaisseau pour nôtre compte, nous vous permettons de vous interesser vous

mêmes ou d'autres dans le dit capital, au port ou vous chargerez pour Europe, pour telles sommes que vous èstimerez manquer, et pouvoir employer en des meilleurs merchandises et qui rendent le plus de profit pour achever le dit chargement, et cecy aux mêmes conditions des autres interessez.

16

Et comme on trouveroit peut-être a propos le necessaire avant vôtre depart du Cadix de vous envoyer encore quelques ordres, ou d'ajouter quelque chose aux instructions, vous obeirez a tous les ordres qui vous viendront signées de John et Adrian Blake, tout de même comme s'ils venoient de nous et étoient signées de nos mains.

17

Quoyque nous vous avons recommendé cy dessus de bien observer le tems qu'il vous faut pour votre depart des endroits aux Indes, ou, suivant cette instruction, vous pourrez entrer pour vendre vôtre cargaison et recharger vôtre vaisseau, afin que vous ne perdiez point vôtre passage, cependant comme cet article est de la derniere consequence, afin que vous ne soyez point obligés d'y rester jusqu'à l'autre année, ce qu'il faut absolument prevenir, comme nous vous l'avons ordonné cy dessus, nous avons enjoint au capitaine Peter Von Utfall de prendre la dessus l'avis de Monsr John Widdrington et de vous avertir conjointement avec luy à tems du terme du depart; et si, contre toute attente, ils trouveroient qu'on voudroit le differer trop longtems, qu'ils pourroient courir risque de perdre le passage pour cette année, de protester comme il faut de tout ce qui pourroit arriver d'un tel retardement, et de nous reserver nos droits contre celuy ou ceux qui en pourroient être la cause.

18

S'il arrivoit que le capitaine Peter Von Utfall mourroit pendant le voyage (qu'à Dieu ne plaise!), nous ordonnons que Monsr le capitaine John Widdrington, comme Suedois naturalizé, succedera en sa place,

et, en cas de sa mort, le deuxieme pilote s^{r} Dyrick Aget, etant pareillement naturalisé Suedois, aura le commandement du vaisseau.

Au reste, nous vous recommendons nôtre interêt du mieux et prions Dieu, Messieurs, qu'il vous ait en sa sainte garde, vous souhaittants de tout nôtre cœur un heureux voyage et une bonne expedition.

Fait à Gottenbourg, ce 23 decembre 1732.

H. Konig, Campbell, Tham et Comp.

(L. S.)

M. Lagerstrom.

Copie françoise de la Commission du Roy pour le vaisseau la Reine Ulrique Éleonore.

Fredric, par la grace de Dieu, roy des Suedes, Gothes et Vandales, etc., landgrave de Hesse, prince de Hirschfeldt, comte de Catzen, Elebogue, Dietz, Ziegenhain Nidde et Schamburg, etc., sçavoir faisons que nôtre amé sujet Henry Konig nous a, il y a quelque tems, tres humblement representé comme quoy il s'etoit proposé de commencer et régler une navigation et commerce pour les lieux aux Indes orientales qui, ny par juridiction ny par quelque autre droit de commerce, par lequel les autres nations en fussent exclus, appartiennent à des autres puissances de l'Europe; et comme aprez en avoir obtenu notre approbation, et que nous l'ayons pourvu de notre privilege royal, il nous a tres humblement fait connoitre qu'il avoit pour cette fin equippe et charge de merchandises le vaisseau nommé *Ulrique Eléonore*, appartenant uniquement a luy et a ses interessés, de deux cent lasts et de canons sous la conduite du capitaine Petter von Utfall, suppliant tres humblement que nous voulions bien accorder à ce vaisseau notre protection par des passeports signez de nôtre main: ainsi approuvants ce propos qu'il a, comme étant aussi equitable que digne de louanges, et etant toujours inclinés selon notre pouvoir royal d'avancer le bien de nos sujets et d'étendre de jour en jour autant qu'il se peut leurs commerce

dans les pays étrangers, comme nous nous persuadons aussi en même tems que cette entreprise ne puisse en aucune manière faire quelque tort à aucun de nos alliez ou amis dans leurs droits et commerces, Nous avons donc promis, par le present passeport signé de notre main, au capitaine de vaisseau Petter von Utfall, et luy avons donné la liberté de naviguer, negocier et de faire commerce aux Indes orientales, à scavoir dans tous les lieux, royaumes, mers, ports, rivieres et eaux douces ou [de la] (*sic*) ligne equinoctiale, ou les autres nations trafiquent librement, et qui ne sont point sous l'obeissance de quelque autre prince ou État européen; non seulement point entrer dans quelque autre lieu, mers, ports, rivières, etc.

Fait à Stockholm, ce 25e du mois de septembre 1732.

FREDRIC.

(L. S.)

H. Cedercrentz.

Entre temps, l'un des pilotes, George Snow, ayant été naturalisé Suédois, les instructions données aux subrécargues furent légèrement modifiées. Je reproduis également ces nouvelles instructions, car la naturalisation rapide ou simplement prématurée de quelques-uns des officiers d'origine anglaise de la Compagnie a été en grande partie cause du désastre de l'expédition *Ulrique-Eléonore*.

A MESSIEURS Charles Barrington, Charles Irvine, John Widdrington et Thomas Thomson, Supercargues du vaisseau Reine Ulrique Eleonore.

Gottenbourg, ce 2 Jan^r^ 1732.
(Doit être 1733.)

MESSIEURS,

Comme depuis que nous avons signé vos instructions, le premier pilote de notre vaisseau, s^r^ George Snow, a été naturalizé Suedois, ainsi nous avons trouvé a propos de changer l'article 18 dans les dits vos instructions de la maniere suivante, qu'en cas de mort des deux

capitaines (qu'a Dieu ne plaise!), le s^r George Snow sera celuy qui succedera dans la place du dernier mourant, et aprez luy le s^r Dyreck Aget. Nous servons de la meme occasion pour expliquer quelques articles qui ont paru en avoir besoin et nous declarons que, quand il est parlé, autant dans vos instructions, article 13, que dans celles du capitaine von Utfall, article 3, des Supercargues, nous entendons par la tous les Supercargues conjointement, ou la pluralité de voix, ordonnant qu'en cas d'egalité, la premiere fois Monsr Barrington, la deuxieme fois Monsr Irvine, la troisieme fois Monsr Widdrington et la quatrieme fois Monsr Thomson, aye double voix, et que toutes les resolutions soient mises dans un livre pour etre remis à nous à vôtre retour. Comme nous avons ordonné dans l'article 3 que le premier ou deuxieme capitaine ou le premier pilote ne doivent jamais être tous à la fois absens du vaisseau, nous entendons par la qu'au moins un de ces trois doit toujours être à bord.

A l'egard de ce qui est enjoint par l'article 16, notre volonté est que, si meme quelque article dans vos instructions fussent changé par les ordres signés de John et Adrian Blake, qui pourroient vous venir avant votre depart de Cadix de quel date qu'ils puissent être, vous avez a suivre les dites ordres comme s'ils venoient de nous meme. En meme tems nous avons aussi trouvé a propos de vous apprendre que le s^r Thomas Combes est engagé comme commis du contoir des Supercargues et point ce qu'on appelle *pourser*, ayants donné cet employ a un certain Jonas Dahl.

Au reste, comme nous croyons que nous sommes expliqués si clairement dans nos instructions, qu'il n'y aura rien qui puisse avoir besoin d'explication ou donner lieu a quelque dispute, nous espérons, comme nous le souhaittons aussi, que vous vivrez toujours en bonne union et preferérez notre interet a toute autre vue, en quelle confiance nous reiterons nos souhaits pour votre heureux voyage et sommes toujours,

Messieurs,

Vos tres humbles et obeissants serviteurs,

H. Konig Campbell Tham et Comp.

M. Lagerstrom.

La Reine-Ulrique-Éléonore mit à la voile de Gothembourg le 9 février 1733 et arriva à Porto-Novo le 1er septembre de la même année. Aussitôt que le navire fut entré en rade, le commandant Utfall s'empressa de demander aux autorités indigènes la permission nécessaire pour faire le commerce en toute liberté, ce qui lui fut accordé facilement, et le nabab d'Arcate, dont Porto-Novo[1] dépendait, accorda même aux Suédois l'autorisation de construire un fort pour assurer leur sécurité; toutefois ce n'était pas de la part des Hindous que devaient surgir les difficultés qui devaient ruiner cette seconde expédition suédoise : les Européens, déjà établis sur la côte, ne pouvaient voir qu'avec jalousie une concurrence s'établir à leurs côtés. Porto-Novo est situé à onze lieues environ de Pondichéry; il semblerait donc que les Français, plus que les Anglais établis à Madras, dussent ressentir les inconvénients du voisinage de nouveaux rivaux. Il n'en fut rien toutefois; si, dans l'attentat que nous allons raconter aussi sommairement que possible, les Français furent les principaux instruments, les Anglais incontestablement furent les inspirateurs.

En 1733, Lenoir était gouverneur de Pondichéry. Pondichéry avait été créé dès l'année 1674 par François Martin. Lenoir, qui fut un de ses successeurs les plus capables, avait déjà été gouverneur de Pondichéry en 1721; il devait occuper ce poste une seconde fois le 4 septembre 1726, en remplacement de M. Beauvallier. C'était un homme paisible et travailleur, qui avait toutes les qualités nécessaires

[1] Porto-Novo (*Feringhipet* ou *Parangipetai; Mahmúd Bandar*) dans le district d'Arcate, présidence de Madras, à l'embouchure de la rivière Vellàr. Cf. Hunter's *Imperial Gazetteer of India*, XI, 1886, 2e édition, pages 221 et 222.

pour diriger les affaires commerciales importantes qui lui étaient confiées; il remplit d'ailleurs les fonctions de gouverneur de Pondichéry jusqu'au 19 septembre 1735, époque à laquelle Benoit Dumas, gouverneur des îles de France et de Bourbon, le remplaça.

Madras, au nord de Pondichéry, est éloigné de quarante-huit lieues environ de cette ville. La factorerie de Madras, qui est le plus ancien établissement des Anglais aux Indes, dépendait de Bantam à Java et fut créée par Francis Day en mars 1639. En 1653, Madras devint une présidence à laquelle furent subordonnées les factoreries du Bengale jusqu'en 1681. Le premier gouverneur de Madras (1653) fut Aaron Baker qui était, à l'époque, agent de la factorerie. Au moment de l'arrivée de *la Reine-Ulrique-Éléonore* à Porto-Novo, le gouverneur de Madras était George Morton Pitt qui avait remplacé en 1730 James Macrae, et auquel succéda en 1735 Richard Benyon. Il ne faut pas confondre ce G. M. Pitt avec son homonyme également gouverneur de Madras (1698-1709), Thomas Pitt, le grand-père de lord Chatham.

Les Anglais étaient arrivés à Porto-Novo en 1682; ils trouvèrent déjà dans cette ville des négociants danois et portugais, mais, avec cet esprit d'accaparement et d'exclusivisme qui a caractérisé le développement de leurs entreprises aux Indes, ils ne pouvaient voir qu'avec un profond sentiment de regret de nouveaux concurrents leur disputer la riche proie qu'ils convoitaient pour eux seuls. Porto-Novo n'appartenant ni à l'Angleterre ni à la France, il fallait chercher un prétexte pour agir avec une apparence de légalité dans les affaires de la Compagnie suédoise, il fut bientôt trouvé : à peine *l'Ulrique-Eléonore* était-elle

arrivée à Porto-Novo qu'un quartier-maître et dix hommes de l'équipage désertèrent et se réfugièrent dans les établissements français et anglais.

La manière dont les équipages avaient été embauchés, à la suite de la déconfiture de la Compagnie d'Ostende, avait non seulement permis, mais encore encouragé, l'entrée de beaucoup d'étrangers dans la Compagnie suédoise : il y avait donc des Anglais dans la Société Konig, et leur présence pouvait jusqu'à un certain point justifier l'ingérence du gouverneur de Madras; cependant Pitt, craignant de s'engager dans une affaire douteuse, n'ayant pas les forces nécessaires pour faire un coup de force, éloigné d'ailleurs du centre d'action, avait besoin d'un aide qu'il trouva dans Lenoir. Lenoir fut habilement convaincu qu'il y avait dans l'équipage un grand nombre de Français et qu'il devait donc intervenir conjointement avec les Anglais. En réalité, il n'y avait qu'un Français à bord, et ce Français avait été recueilli par compassion à l'île de Saint-Iago où il avait été abondonné malade par un capitaine anglais.

Dès que *la Reine-Ulrique-Eléonore* fut arrivée à Porto-Novo, il paraîtrait que les autorités française et anglaise auraient fait courir des bruits extrêmement défavorables au sujet de l'équipage qui n'aurait été, suivant les rumeurs propagées, composé que d'écumeurs de mer sans passeport valable et déjà coupables de pirateries en haute mer ou de la saisie de bâtiments indigènes. Sans s'inquiéter d'ailleurs de ces bruits fâcheux, les subrécargues s'occupaient non seulement de disposer de leur cargaison, mais encore de s'assurer de leur fret de retour; le mauvais temps en octobre les obligea à chercher un refuge, jusqu'à une meilleure saison, au Bengale. Pour protéger les intérêts de la Com-

pagnie à Porto-Novo, on y laissa, gardant la factorerie et les magasins, une quarantaine d'hommes de l'équipage qui furent remplacés à bord par une quantité égale de lascars. Le navire mit à la voile le 29 septembre pour le Bengale, n'ayant à bord que le second subrécargue Charles Irvine, et comme marchandises, seulement ce qui était nécessaire pour se procurer du riz qui devait être vendu au retour à Porto-Novo, et d'autres produits du Bengale qui devaient former une partie du fret pour l'Europe.

L'influence anglo-française ne tarda pas à se faire sentir après le départ du navire par les tracasseries que suscitèrent les autorités indigènes au principal subrécargue Charles Barrington, et à son aide Thomas Thomson, qui étaient restés à Porto-Novo. A la suite d'une visite de Pitt à Lenoir, il fut décidé qu'un détachement de 200 hommes, moitié anglais, moitié français, sous le commandement du major La Farelle, agirait à Porto-Novo.

Le 20 octobre 1733, à huit heures du matin, arrivait par mer et par terre une petite armée composée de 200 étrangers et de 500 indigènes au service de la France et de l'Angleterre, qui se présentèrent devant les portes de la factorerie suédoise. C'est contre le subrécargue Barrington que Pitt semble avoir eu des griefs : cet agent, en effet, ne se sentant pas en forces, s'était empressé de déguerpir au plus vite et de s'enfuir avec une garde de six hommes de l'autre côté du Vellâr. Pitt, aussitôt, envoya une quarantaine de soldats indigènes à sa poursuite pour le ramener mort ou vif, et écrivit au gouverneur danois de Tranquebar pour l'aider dans l'arrestation de ce personnage.

Thomson, le quatrième subrécargue, n'avait qu'à se rendre devant la force, et il fut fait immédiatement prisonnier

ainsi que le commis Thomas Combes. Les soldats furent désarmés, la factorerie et les magasins furent visités et, les scellés ayant été apposés, un enseigne français, avec deux sergents, quatre caporaux et soixante soldats, moitié anglais, moitié français, fut chargé de veiller sur le tout. Le subrécargue Thomson protesta naturellement contre la violence dont il était l'objet; les deux jours suivants, l'enseigne français fut remplacé par un officier anglais. Le 22 octobre, à 3 heures, le major La Farelle accompagné d'un officier anglais, Wilson, d'un membre du conseil anglais du fort Saint-David, Berriman et de Laurence, secrétaire de Pondichéry, visita la factorerie, dont on commença aussitôt le déménagement qui fut continué le lendemain matin 23 octobre. On enleva tout : cargaison, argent, provisions, mobilier, même les portes des magasins; tout fut transporté au fort Saint-David. Factorerie et magasins étant complètement mis à sac, le capitaine anglais Wilson persuada à l'équipage qu'au lieu de mourir de faim, il n'avait rien de mieux à faire qu'à le suivre au fort Saint-David, où ils seraient nourris et où ils avaient quelque chance de toucher leurs gages. Vingt-sept hommes écoutèrent cet avis et furent transportés au fort Saint-David dans deux bateaux, et il ne resta à la factorerie, sur laquelle flottait toujours le pavillon suédois, que le subrécargue Thomson, le commis Combes, le chirurgien en second Jonas Munck, un des domestiques des subrécargues, Antoine Bengston, et quelques matelots d'origine anglaise. Le lendemain 24 octobre, ces derniers, avec Thomson et Combes, furent envoyés sous escorte au fort Saint-David, et il ne resta plus à la factorerie suédoise que le chirurgien et le domestique. Deux jours après, le 26 octobre, troupe anglaise et troupe fran-

çaise quittaient Porto-Novo, y laissant quarante indigènes pour saisir Barrington, s'il s'y présentait.

L'affaire était grave, et elle le devint plus encore.

Les marchandises étaient saisies, la factorerie était ruinée, mais le navire, parti pour le Bengale, pouvait revenir d'un jour à l'autre; il était évident que la diversion d'une partie de l'équipage, la saisie des provisions, le pillage de la factorerie rendaient difficile la rentrée en Europe de *la Reine-Ulrique-Éléonore*, mais le gouverneur de Madras, Pitt, voulant écraser le germe dans l'œuf et en finir en une fois avec cette concurrence qu'il jugeait redoutable, essaya de faire saisir le navire avec le restant de l'équipage par son collègue, le gouverneur anglais du Bengale, qui, trop prudent pour se lancer dans une affaire pareille, refusa son concours. Je n'entre pas dans le détail de la correspondance de Pitt avec Lenoir, par laquelle ce dernier consentit une fois encore à prêter son aide à son collègue de Madras; toujours est-il que, le 31 janvier 1734, deux navires, l'un anglais, l'autre français, se mirent en observation dans les eaux de Porto-Novo pour attendre le retour du navire suédois. Cependant *la Reine-Ulrique-Éléonore* terminait ses opérations au Bengale et recevait, le 24 décembre 1733, au moment où elle se préparait à partir, avis, par l'intermédiaire d'amis de Calcutta, de ce qui s'était passé à Porto-Novo. Le 28 janvier 1734, le navire suédois se mettait en route et il arrivait devant Porto-Novo, le 9 mars, à la tombée du jour; il fut immédiatement reçu à coups de canon; les Suédois n'étaient pas de force à résister et, étant d'ailleurs meilleurs voiliers,

ils s'enfuirent; après une course de 36 heures, ils réussirent à échapper à la poursuite de leurs ennemis. Après un voyage pénible, après avoir passé un hiver misérable chez les Français de l'île Maurice, *la Reine Ulrique-Éléonore* était enfin de retour à Gothembourg le 4 février 1735.

Tel est le récit d'un attentat qui n'est malheureusement pas le seul dont les Indes aient été le théâtre. La conduite de Pitt était d'autant plus surprenante qu'un traité avait été signé en 1720 entre la Suède et l'Angleterre, et que les deux pays avaient d'excellentes relations. Une correspondance très active fut échangée entre les cours de Suède, d'Angleterre et de France. La Suède était représentée à Paris par son ministre plénipotentiaire, le baron Gedda; les gouverneurs Lenoir et Pitt ne donnaient d'ailleurs qu'une raison pour leur agression : c'est qu'ils désiraient s'emparer des Français et des Anglais qui, contrairement au droit, s'étaient engagés au service de la Suède. Nous avons vu pour la France que le motif allégué par Lenoir n'avait aucune raison d'être, puisqu'il n'y avait à bord de *la Reine-Ulrique-Éléonore* qu'un seul matelot français, malade et recueilli par charité. Sans entrer dans le détail de dépêches fastidieuses, nous dirons que l'affaire ne fut définitivement réglée qu'en 1740, par le payement à la Suède d'une indemnité d'une cinquantaine de mille francs.

Je n'avais l'intention, dans ces notes, de ne rappeler qu'un fait fort peu connu ou même inconnu en France : l'histoire complète de la Compagnie de Suède m'entraînerait au delà des limites que je me suis assignées. Cet épisode d'histoire coloniale ne clôt pas fort heureusement l'ère

d'entreprises inaugurée par le roi Frédéric. Le commerce de l'extrême Orient et, en particulier, de la Chine était extrêmement lucratif : la France, qui n'avait pas la part du lion, y faisait cependant de fort jolis bénéfices, qui s'élevèrent jusqu'à 141 1/4 p. 0/0 dans la période de 1736 à 1743 et rapportèrent encore 67 2/3 p. 0/0 dans l'année médiocre de 1768[1]. Pendant les longues guerres de la France avec l'Angleterre, le Comptoir français, puis le consul de France à Canton, considéraient que, parmi les neutres, les vaisseaux suédois qui prenaient la voie d'Espagne étaient les plus sûrs pour le transport des fonds. A la date du 31 décembre 1780, Vauquelin, consul de France à Canton, écrit à Sartine, ministre et secrétaire d'État : « Si vous jugez à propos, Monseigneur, de préférer la voie d'Espagne, je la crois plus sûre que toute autre; les vaisseaux suédois passent toutes les années à Cadix pour y prendre leurs fonds; quoiqu'ils aient refusé cette année de se charger de fonds pour les particuliers françois, je ne doute pas, Monseigneur, qu'ils ne s'en chargent volontiers lorsqu'ils seront adressés par vous, Monseigneur, et pour lever toute difficulté, Mrs du Conseil suédois en résidence à la Chine m'ont dit que le plus sûr était de leur adresser les fonds à eux directement et qu'ils me les remettraient à Canton[2]. »

Je n'ai pas ici la place de parler de ces aumôniers, comme P. Osbeck, comme Olof Torée; de ces officiers, comme Carl Gustav Ekeberg, etc., qui rapportèrent une foule de docu-

[1] *La France en Chine au XVIIIe siècle*, par Henri Cordier, t. I, Paris, 1883, p. 42.

[2] *La France en Chine*, *l. c.*, p. 104.

ments dont l'immortel Linné sut tirer un si grand parti dans les *Actes de l'Académie d'Upsal*; je me contenterai de rappeler que la charte de la Compagnie de Suède, renouvelée quatre fois, et en particulier en 1806, ne fut plus continuée après 1814.

ERNEST LEROUX, É

PUBLICATIONS DE L'ÉCOLE TES.

PREMIÈRE SÉRIE.

I, II. **Histoire de l'Asie centrale** (Afghanistan, Boukhara, Khiva, Khoquand), de 1153 à 1233 de l'hégire, par Mir Abdul Kerim Boukhari. Texte persan et traduction française, publiés par *Ch. Schefer*, de l'Institut. 2 vol. in-8°, avec carte. Chaque volume.. 15 fr.

III, IV. **Relation de l'ambassade au Kharezm** (Khiva), par Riza Qouly Khan. Texte persan et traduction française, par *Ch. Schefer*, de l'Institut. 2 vol. in-8°, avec carte. Chaque volume.. 15 fr.

V. **Recueil de poèmes historiques en grec vulgaire**, relatifs à la Turquie et aux principautés danubiennes, publiés, trad. et annotés par *É. Legrand*. 1 vol. in-8°. 15 fr.

VI. **Mémoires sur l'ambassade de France près la Porte ottomane** et sur le commerce des Français dans le Levant, par le comte *de Saint-Priest*, publiés et annotés par *Ch. Schefer*. In-8°.. 12 fr.

VII. **Recueil d'itinéraires et de voyages dans l'Asie centrale et l'Extrême Orient** (publié par *MM. Scherzer, L. Leger, Ch. Schefer*). In-8°, avec carte..... 15 fr.

Journal d'une mission en Corée avec carte (*F. Scherzer*). — Mémoires d'un voyageur chinois dans l'empire d'Annam (*L. Leger*). — Itinéraire de l'Asie centrale. — Itinéraire de la vallée du moyen Zerefchan. — Itinéraire de Pichaver à Kaboul, Qandahar et Hérat (*Ch. Schefer*).

VIII. **Bag-o-Bahar**. Le jardin et le printemps, poème hindoustani; traduit en français par *Garcin de Tassy*, de l'Institut. 1 vol. in-8°.................. 12 fr.

IX. **Chronique de Moldavie**, depuis le milieu du XIVe siècle jusqu'à l'an 1594, par Grégoire Urechi. Texte roumain en caractères slavons, et traduction par *Em. Picot*. 1 fort vol. in-8°, en 5 fascicules.................................. 25 fr.

X, XI. **Bibliotheca sinica**. Dictionnaire bibliographique des ouvrages relatifs à l'empire chinois, par *Henri Cordier*. 2 vol. gr. in-8° à 2 colonnes......... 100 fr.

XII. **Recherches archéologiques et historiques sur Pékin et ses environs**, par le Dr *Bretschneider*, trad. de *V. Collin de Plancy*. In-8°, fig. et plans...... 10 fr.

XIII. **Histoire des relations de la Chine avec l'Annam-Vietnam**, du XVIe au XIXe siècle, par *G. Devéria*. In-8°, avec une carte.................. 7 fr. 50

XIV, XV. **Éphémérides daces**. Histoire de la guerre entre les Turcs et les Russes (1736-1739), par *C. Dapontès*, texte grec et traduction par *Émile Legrand*. 2 vol. in-8°, avec portrait et fac-similé. Chaque volume.................... 20 fr.

XVI. **Recueil de documents sur l'Asie centrale**, d'après les écrivains chinois, par *C. Imbault-Huart*. In-8°, avec 2 cartes coloriées................ 10 fr.

XVII. **Le Tam-tu'-kinh, ou le livre des phrases de trois caractères**, texte et commentaire chinois, prononciation annamite et chinoise, explication littérale et traduction complète par *A. des Michels*. In-8°........................ 20 fr.

XVIII. **Histoire universelle**, par *Étienne Açoghik de Daron*, traduite de l'arménien par *E. Dulaurier*, de l'Institut. In-8° en deux parties (la seconde partie en préparation). Chaque partie.. 10 fr.

XIX. **Le Luc von Tiên Ca Diên**. Poème annamite, publié, traduit et annoté par *A. des Michels*. In-8°.. 20 fr.

XX. **Éphémérides daces**, par *C. Dapontès*, trad. par *Émile Legrand*, 3e vol. in-8°. 7 fr. 50

DEUXIÈME SÉRIE.

I. **Sefer Nameh. Relation du voyage en Perse**, en Syrie et en Palestine, en Égypte, en Perse et en Arabie, fait par *Nassiri Khosrau*, de l'an 1043 à 1049, texte persan, publié, traduit et annoté par *Ch. Schefer*, de l'Institut. 1 beau vol. gr. in-8°, avec 4 chromolithographies.. 25 fr.

II, III. **Chronique de Chypre, par Léonce Machéras**, texte grec publié, traduit et annoté par *E. Miller*, de l'Institut. et *C. Sathas*. 2 vol. in-8°, avec une carte ancienne en chromolithographie.. 40 fr.

IV, V. **Dictionnaire turc-français.** Supplément aux dictionnaires publiés jusqu'à ce jour, par *A.-C. Barbier de Meynard*, de l'Institut. 2 forts vol. in-8° à 2 colonnes. L'ouvrage publié en 8 livraisons à 10 fr.......................... 80 fr.

VI. **Miradj-Nameh**, récit de l'ascension de Mahomet au ciel. Texte turc-oriental, publié, traduit et annoté d'après le manuscrit ouïgour de la Bibliothèque nationale. par *Pavet de Courteille*, de l'Institut. In-8°, avec fac-similés du manuscrit en chromo-lithographie.. 15 fr.

VII, VIII. **Chrestomathie persane**, composée de morceaux inédits avec introduction et notes, publiée par *Ch. Schefer*, de l'Institut. 2 vol. in-8°........... 30 fr.

IX. **Mélanges orientaux.** Textes et traductions, publiés par les professeurs de l'École des langues orientales vivantes, à l'occasion du 6ᵉ congrès international des Orientalistes réuni à Leyde en septembre 1883. In-8° avec planches et fac-similé. 25 fr.

X, XI. **Les manuscrits arabes de l'Escurial**, décrits par *Hartwig Derenbourg*. Tome I : Grammaire, Rhétorique, Poésie, Philologie et Belles-Lettres, Lexicographie, Philosophie. Gr. in-8°.................................. 15 fr.

Tome II : Morale et politique, Histoire naturelle, Géographie, Histoire, Divers, Supplément, Mélanges. In-8° (sous presse)...................... 15 fr.

XII. **Ousama ibn Mounkidh** (1095-1188). Un émir syrien au premier siècle des croisades, par *Hartwig Derenbourg*. Avec le texte arabe de l'autobiographie d'Ousâma, publié d'après le manuscrit de l'Escurial.

1ʳᵉ partie : Vie d'Ousâma. 1889, en 2 fascicules. In-8°............. 15 fr.

2ᵉ partie : texte arabe. 1886. In-8°.......................... 15 fr.

XIII. **Chronique dite de Nestor**, traduite sur le texte slavon-russe, avec introduction et commentaire critique par *L. Leger*. In-8°...................... 15 fr.

XIV, XV. **Kim van Kieu ten Truyen.** Poème annamite, publié, traduit et annoté par *Abel des Michels*. 2 vol. en 3 parties. In-8°.................... 40 fr.

XVI, XVII. **Le livre canonique de l'antiquité japonaise.** Histoire des dynasties divines, traduite sur le texte original et accompagnée d'une glose inédite composée en chinois et d'un commentaire perpétuel, par *Léon de Rosny*. 2 parties in-8°. Chaque fascicule... 15 fr.

1ʳᵉ partie : La Genèse; 2ᵉ partie : Le règne du Soleil; 3ᵉ partie : L'Exil.

XVIII. **Le Maroc**, de 1631 à 1812. Extrait de l'ouvrage intitulé Ettordjemân Elmoarib'an douel Elmachriq ou'l Maghrib de Aboulqâsem ben Ahmed Ezziâni. Texte arabe publié et traduit par *O. Houdas*. In-8°....................... 15 fr.

XIX. **Nouveaux mélanges orientaux**, publiés par les professeurs de l'École des langues orientales vivantes, à l'occasion du Congrès des Orientalistes tenu à Vienne en 1886. In-8° avec fac-similé.................................. 15 fr.

XX. **L'estat présent de la Perse** (XVIIᵉ siècle), par le *P. Raphaël du Mans*. Publié et annoté par M. *Ch. Schefer*, de l'Institut. In-8° (sous presse).

TROISIÈME SÉRIE.

I. **La frontière sinno-annamite.** Description géographique et ethnographique, d'après des documents officiels chinois traduit par *G. Devéria*. In-8° ill., pl. et cartes. 20 fr.

II. **Nozhet-Elhâdi.** Histoire de la dynastie saadienne au Maroc (1511-1670). par Mohammed Esseghir ben Elhadj ben Abdallah Eloufrâni. 1ʳᵉ partie. Texte arabe, publié par *O. Houdas*. In-8°.. 15 fr.

III. Le même ouvrage. 2ᵉ partie, traduction française par *O. Houdas*. In-8°. 15 fr.

IV. **Esquisse de l'histoire du Khanat de Khokand**, par *Nalivkine*, traduit du russe par *A. Dozon*. In-8°, avec carte................................ 10 fr.

V, VI. **Recueil de textes et de traductions**, publié par les professeurs de l'École des langues orientales vivantes à l'occasion du Congrès international des Orientalistes tenu à Stockholm. 2 vol. in-8°.................................. 30 fr.

VII. **Bibliotheca sinica**, par M. *Henri Cordier*. Tome III, contenant le Supplément et la table des auteurs. In-8° (sous presse)........................ 30 fr.

VIII. **Siasset-oul-Moulouk.** Règles du Gouvernement, par Nizam oul Moulk, vizir du sultan Seldjoukide Melik Chah. Texte persan et traduction française, par M. *Ch. Schefer*, membre de l'Institut. 2 vol. in-8° (en préparation).

